

〇 〇 第 〇 〇 号
平成〇〇年〇〇月〇〇日

〇〇地方整備局長 〇 〇 〇 〇 殿

起 業 者 〇〇県〇〇市〇〇丁目〇〇番〇〇号
〇 〇 県
上記代表者 〇〇県知事 〇〇 〇〇

事 業 認 定 申 請 書

土地収用法第16条の規定によって、下記により、事業の認定を受けたいので、申請致します。

記

1 起業者の名称

〇〇県

2 事業の種類

県道〇〇線改築工事（〇〇県〇〇市〇〇町〇〇字〇〇地内から同市〇〇町〇〇字〇〇地内まで）

3 起業地

イ 収用の部分

〇〇県〇〇市〇〇町〇〇字〇〇地内

ロ 使用の部分

〇〇県〇〇市〇〇町〇〇字〇〇地内

4 事業の認定を申請する理由

県道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇を起点とし、〇〇道路、県道〇〇線、県道〇〇線と連絡し、同県〇〇市〇〇町〇〇に至る延長約 4.6km の幹線路線で、〇〇県南部の〇〇地域を東西に連絡する必要な路線である。

本路線は、〇〇市内においては、県道〇〇線と平面交差し、同市東部やこれに隣接する〇〇郡〇〇町と〇〇市中心部及び南部を結ぶ路線として、通勤通学の自動車及び自転車の利用を中心に地域住民の日常生活に重要な役割も果たしている。

現在、〇〇市内では、〇〇地域とこれに隣接する〇〇地域を南北に連絡する県道〇〇線が自動車専用道路として改築中で、その側道として平成〇〇年〇〇月に供用予定の〇〇市道〇〇幹線（以下「〇〇幹線」という。）の新設も進められており、交通ネットワークの再編が進められている。本路線は、〇〇幹線とも平面交差することとなっており、再編される交通ネットワークにおいても重要な役割を担うこととなっている。

しかし、本路線は従前から相当な道路の混雑を生じている状態にあり、平成〇〇年度交通センサスによれば本路線の〇〇市〇〇町〇〇地内の自動車交通量は 11,654 台/12h（混雑度 1.16）となっている。

特に、右折車線が設置されていないため、県道〇〇線と平面交差する〇〇交差点においては、平成〇〇年〇〇月〇〇日に実施した渋滞長調査によると、同交差点を先頭に、午前のピークは西方向に最大で 700m、午後のピーク時には東方向に最大で 550m の渋滞長が確認されている。

さらに、〇〇交差点及びその西側における本路線には、歩車道の区別がなく、路肩も狭いため、自転車と自動車の通行が輻輳するなど交通の安全性が著しく低下し、特に〇〇交差点では、車両相互の交通事故だけでなく、通学等の自転車が絡んだ交通事故が多発しており、極めて危険な状態となっている。

〇〇交差点の西側約 300m の地点で本路線が交差する〇〇幹線は、平成〇〇年〇〇月に〇〇市〇〇町〇〇地内から同市〇〇町〇〇地内までの延長 176m の区間（以下「本件区間」という。）について、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和 41 年法律第 45 号）第 3 条第 1 項に基づき特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路に指定され、特定交通安全施設等整備事業として県道〇〇線改築工事（以下「本件事業」という。）が計画されたものであり、本件事業の完成により、本件事業の完成により、交通渋滞の緩和と自転車等の安全かつ円滑な交通を確保するものである。

本件事業は道路構造令に基づき、現道拡幅方式で付加車線及び歩道を設置し、総幅員 12.75m の道路を改築しようとするもので土地収用法第 3 条第 1 号に該当する事業である。

本件事業に必要な土地の面積は収用の部分と使用の部分をあわせて〇〇㎡であり、土地所有者及び関係人（以下「土地所有者等」という。）は〇〇名である。土地所有者等とは、平成〇〇年〇〇月から用地取得の協議を開始し、平成〇〇年〇〇月現在で事業に必要な面積のうち〇〇%の〇〇㎡、土地所有者のうち〇〇名については、円満に協議が成立している。

起業者としては、今後とも誠意をもって用地取得の協議を重ね、円満に解決するよう努めるものであるが、任意による解決が困難な場合には、速やかに収用委員会の裁決を求められるよう、あらかじめ事業の認定を受け、事業の円滑な進捗を図ろうとするものである。

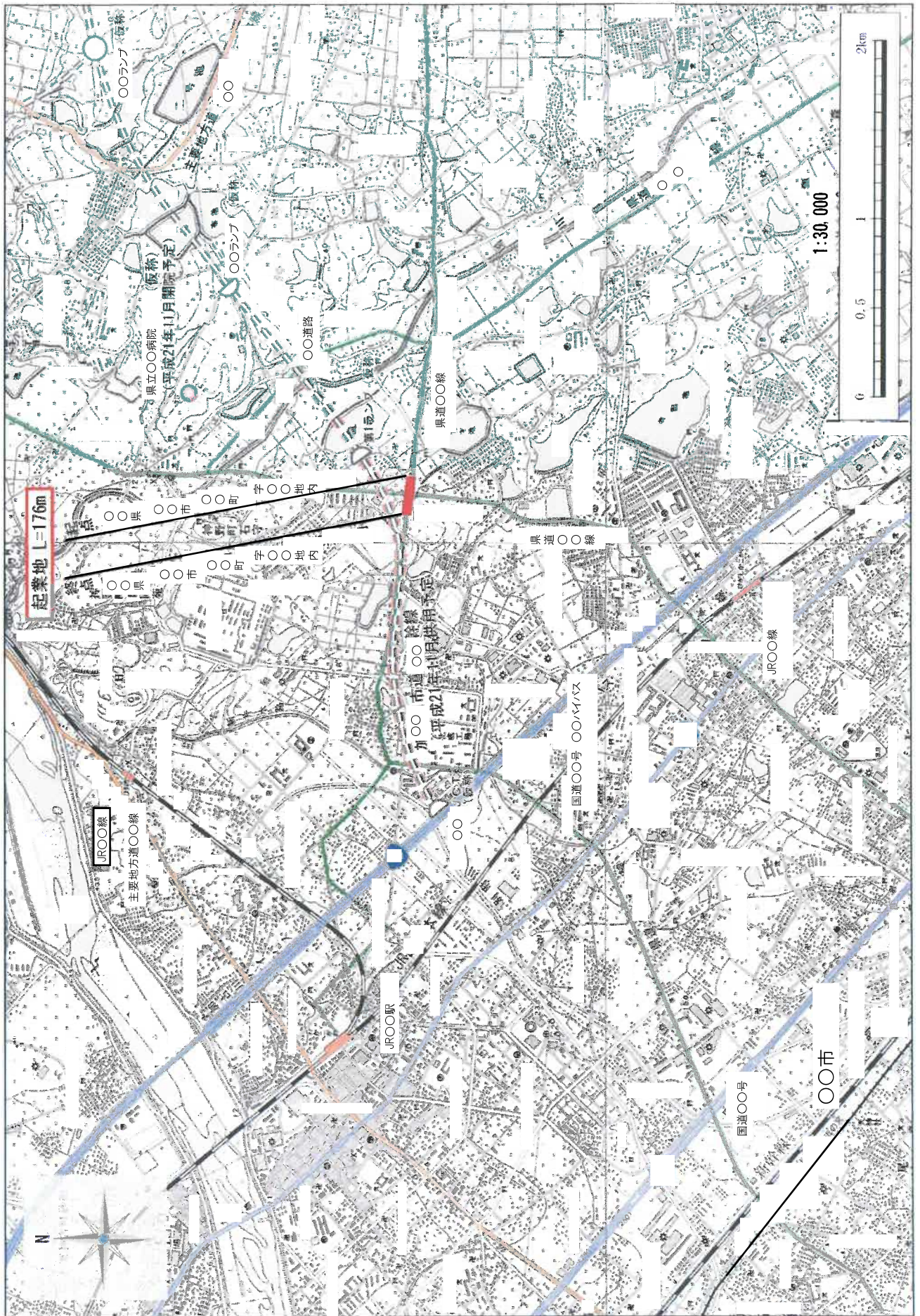
添 付 書 類 目 録

- | | | | |
|---|--|-----|-----------------------|
| 1 | 事業計画書 | | 添付書類第 1 号 |
| 2 | 土地収用法第 4 条に規定する土地に関する調書 | | 添付書類第 2 号 |
| 3 | 土地収用法第 4 条に規定する土地に関する管理者の意見書 | | 添付書類第 3 号 |
| | 照会文の写し | 〇〇通 | |
| | 回答文の写し | 〇〇通 | |
| 4 | 土地収用法第 15 条の 14 の規定に基づき講じた措置の実施状況を記載した書面 | | 添付書類第 4 号 |
| 5 | 起業地の位置を表示する図面（縮尺 1/25,00） | | 添付図面第 1 号 |
| 6 | 起業地、事業計画及び土地収用法第 4 条に規定する土地を表示する図面（縮尺 1/500） | | 添付図面第 2 号 |
| 7 | 標準横断面図（1/50） | 1 葉 | 添付図面第 3 号 |
| 8 | 縦断面図（縮尺 縦：1/100、横：1/500） | 1 葉 | 添付図面第 4 号 |
| 9 | ルート比較図（縮尺 1/1,000） | 3 葉 | 添付図面第 5 - 1 号～5 - 3 号 |

(添付書類第 1 号)

事業計画書

事業概要図



事業計画書

1 事業計画の概要

県道〇〇線（以下「本路線」という。）は、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇を起点とし、〇〇道路、県道〇〇線、県道〇〇線と連絡し、同県〇〇市〇〇町〇〇に至る延長 18.3 km の幹線道路で、〇〇県南部の〇〇地域を東西に連絡する重要な路線である。

本路線は、〇〇市内においては、県道〇〇線と平面交差し、同市東部やこれに隣接する〇〇郡〇〇町と〇〇市中心部及び南部を結ぶ路線として、通勤通学の自動車及び自転車の利用を中心に地域住民の日常生活に重要な役割も果たしている。

現在、〇〇市内では、〇〇地域とこれに隣接する〇〇地域を南北に連絡する県道〇〇線が自動車専用道路として改築中で、その側道として〇〇市〇〇幹線（以下「〇〇幹線」という。）の新設も進められており、交通ネットワークの再編が進められている。本路線は、〇〇幹線とも平面交差することとなっており、再編される交通ネットワークにおいても重要な役割を担うこととなっている。

しかし、本路線は従前から相当な道路の混雑を生じている状態にあり、平成〇〇年道路交通センサスによれば、本路線の〇〇市〇〇町〇〇地内の自動車交通量は 11,654 台/12h（混雑度 1.16）となっている。

特に、右折車線が設置されていないため県道〇〇と平面交差する〇〇交差点においては、平成〇〇年〇〇月〇〇日に実施した渋滞長調査によると、同交差点を先頭に午前のピーク時には西方向に最大で 700m、午後のピーク時には東方向に最大で 550m の渋滞長が確認されている。

さらに、〇〇交差点及びその西側における本路線には、歩車道の区別がなく、路肩も狭いため、自転車と自動車の通行が輻輳するなど交通の安全性が著しく低下し、特に〇〇交差点では、車両相互の交通事故だけでなく、通学等の自転車が絡んだ交通事故が多発しており、極めて危険な状態となっている。

このような状況に対応するため、〇〇市〇〇町〇〇字〇〇地内から同市〇〇町〇〇〇〇地内までの延長 176m の区間（以下「本件区間」という。）について、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和 41 年法律第 45 号）第 3 条第 1 項に基づき特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路に指定され、特定交通安全施設等整備事業として県道〇〇線改築工事（以下「本件事業」という。）が計画されたものであり、本件事業の完成により、交通渋滞の緩和と自転車等の安全かつ円滑な交通を確保するものである。

本件事業は、道路構造令に基づき、現道拡幅方式で付加車線及び歩道を設置し、総幅員 12.75m の道路を改築しようとするもので、土地収用法第 3 条第 1 号に該当する事業で、平成〇〇年〇〇月の完成を目標に鋭意施行中である。

なお、本件事業の計画諸元は次のとおりである。

① 施行区間の起点及び終点

起点：〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇地内

終点：〇〇県〇〇市〇〇町字〇〇地内

② 施行延長 176m

③ 通過する市町村 〇〇県〇〇市

④ 規格

a 道路の構造規格 第3種第2級（平地部）

b 車線数 2車線

c 設計基準交通量 9,000台

d 計画交通量（実交通量）14,451台/日（平成〇〇年道路交通センサス）

e 設計速度 40km/h

f 標準幅員

（イ）一般部

車道 6.00m（3.00m×2）

路肩 1.25m（0.75m+0.50m）

歩道 2.50m（2.50m×1）

計 9.75m

（ロ）交差点部

車道 6.00m（3.00m×2）

右折車線 3.00m（3.00m×1）

路肩 1.25m（0.75m+0.50m）

歩道 2.50m（2.50m×1）

計 12.75m

g 最小曲線半径 $R = \infty$

h 最急縦断勾配 2.06%

i 標準横断勾配 2.06%

j 路面の種類 アスファルト舗装

⑤ 工事量

| 工種 | 種別 | 単位 | 数量 |
|-----|----------|----------------|-----|
| 土工 | 切土 | m ³ | 780 |
| | 盛土 | m ³ | 4 |
| | 捨土 | m ³ | 670 |
| 排水工 | 管渠工 | m | 18 |
| | 街渠工 | m | 206 |
| | 管渠柵 | 箇所 | 26 |
| 境界工 | 補償止工 | m | 30 |
| 縁石工 | 地先境界ブロック | m | 198 |

| | | | |
|-----|--------|----------------|-------|
| 路盤工 | — | m ² | 771 |
| 舗装工 | 車道舗装 | m ² | 771 |
| | オーバーレイ | m ² | 1,400 |
| | 歩道舗装 | m ² | 459 |

⑥ その他

本件事業として道路に沿ってその片側に境界ブロックを設置する計画であるが、当該工事のために必要な範囲の土地を工事期間中、一時的に使用するものである。その概要は次の通りである。

延長 198m
面積 100 m²

2 事業の開始及び完成の時期

開始の時期 平成〇〇年〇〇月
暫定供用開始の時期 平成〇〇年〇〇月
完成の時期 平成〇〇年〇〇月

3 事業に要する経費及びその財源

(1) 経費

| 区分 | 起業地計画 | 起業地計画年度別内訳 | | |
|----------|-----------|------------|--------|----------|
| | | 平成〇〇年度まで | 平成〇〇年度 | 平成〇〇年度以降 |
| 工事費 | 21,000 千円 | 15,000 千円 | 0 千円 | 6,000 千円 |
| 用地費及び補償費 | 32,000 | 31,170 | 0 | 830 |
| その他 | 4,000 | 3,200 | 0 | 800 |
| 計 | 52,000 | 42,570 | 0 | 9,430 |

(2) 財源

| 所管 | 国費 | 県費 |
|-----|--------------------|-----------|
| 会計名 | 社会資本整備事業特別会計 | 一般会計 |
| 款 | — | 土木費 |
| 項 | 道路事業費 | 道路橋りょう費 |
| 目 | 交通安全施設等整備事業費 補助 | 道路橋りょう管理費 |
| 適要 | 補助率 1 / 2 | |

根拠法令：道路法第56条

4 事業の施行を必要とする公益上の理由

本件事業は、本路線のうち、特に交通渋滞が著しく、交通事故が多発している〇〇交差点を含む本件区間について、交通渋滞の緩和、自動車の安全かつ円滑な交通の確保を図ることを目的として計画されたものである。

平成〇〇年度道路交通センサスによる本件区間を含む調査谷区間の観測地点（〇〇市〇〇町〇〇地内）における自動車交通量は、11,654台/12h（混雑度 1.16）となっており、相当な道路の混雑を生じている状態にある。

表-1 本路線の交通量

| 調査地点 | 通過交通量 (台/12h) | 通過交通量 (台/日) | 混雑度 |
|------------|------------------|----------------|------|
| 〇〇市〇〇町〇〇地内 | 11,654 | 14,451 | 1.16 |

※ 平成〇〇年度道路交通センサスによる

このような混雑状況のなか、〇〇交差点では、ピーク時において交差点容量不足による交通渋滞が発生しており、平成〇〇年〇〇月に〇〇県が策定した「渋滞交差点解消プログラム」において主要渋滞ポイントに指定されている。

平成〇〇年〇〇月に〇〇県〇〇土木事務所が行った現地調査結果によると、同県〇〇市方面から〇〇郡〇〇町方面へ向かう車線では最大渋滞長700m、最大通過時間が6分で、反対方向の車線についても最大渋滞長が550m、最大通過時間5分が確認されている。

表-2 〇〇交差点における最大渋滞長及び最大通過時間並びに最大渋滞長出現時間帯の自動車交通量

| | 東行きの車線 | | | 西行きの車線 | | |
|--------|-------------|------|----|---------------|------|-----|
| 出現時間 | 7時30分 | | | 17時30分 | | |
| 最大渋滞長 | 700m | | | 550m | | |
| 出現時間 | 7時30分 | | | 17時30分 | | |
| 最大通過時間 | 6分 | | | 5分 | | |
| 自動車交通量 | 7時00分～8時00分 | | | 17時00分～18時00分 | | |
| | 左折 | 直進 | 右折 | 左折 | 直進 | 右折 |
| | 46台 | 566台 | 8台 | 67台 | 469台 | 76台 |

※平成〇〇年〇〇月〇〇日〇〇県〇〇土木事務所調査による

また、本件区間は歩車道の区別のない混合交通であるため、自転車及び歩行者の安全な通行が著しく阻害されており、特に朝夕の通学時間帯における自転車の通行

は非常に危険な状態となっている。〇〇県警察本部の調べによると、〇〇交差点の平成〇〇年から平成〇〇年の4年間の平均死傷事故率は515/億台キロで、〇〇県内一般県道における交差点平均113件/億台キロの約4.5倍と高く、平成〇〇年から平成〇〇年までの5年間における負傷者数は、30人に上っている。

表-3 〇〇交差点の前後100m区間における死傷者事故発生件数

| | 平成15年 | 平成16年 | 平成17年 | 平成18年 | 平成19年 | 合計 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| 車両相互 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 | 6 (38%) |
| 車両対二輪車 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 5 (31%) |
| 車両対自転車 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 (31%) |
| 単独 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 (0%) |
| 合計 | 5 | 3 | 2 | 1 | 5 | 16(100%) |
| 死亡者数(人) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 負傷者数(人) | 8 | 6 | 6 | 1 | 9 | 30 |

※ 〇〇県〇〇警察署の資料による

このような状況に対応するため、本件事業が計画されたものであるが、現在、〇〇市内では、〇〇地域とこれに隣接する〇〇地域を南北に連絡する県道〇〇線が、国道〇〇号〇〇バイパスを起点と県道〇〇線を終点とする自動車専用道路として改築中で、その側道として〇〇市道〇〇幹線(以下「〇〇幹線」という。)の新設も進められており、部分的に順次供用が開始される予定である。また、〇〇幹線は平成〇〇年〇〇月に開院予定である県立〇〇病院(仮称)の緊急搬送ルートに予定されている。

〇〇幹線のうち、本件区間の約300m西側の地点で本路線と交差する部分を含む区間は、平成〇〇年〇〇月に供用開始が予定されており、本路線が現状のままでは、〇〇交差点を先頭とした渋滞が当該市道の通行にも支障を与え、緊急搬送への影響が懸念されている。

したがって、本路線に右折車線を設置することにより、右折車両の本線滞留による交通阻害を解消して渋滞を大幅に解消することと、自転車歩行者道を設置することにより、歩行者と自転車の安全を確保することとあわせて、本件事業を早期に実施することによって、〇〇交差点を先頭とする渋滞の〇〇幹線への影響を未然に防止することが可能となる。

表-4 ○○交差点における右折車線設置の効果

【午前ピーク時】

| | | 現況 | | 整備後 | |
|--------|-----|-------|-------|-------|-------|
| 交差点飽和度 | | 1.030 | | 0.731 | |
| 交通容量比 | 西行き | 右折 | 1.380 | 右折 | 0.540 |
| | | 直進 | | 0.700 | |
| | 東行き | 右折 | 1.060 | 右折 | 0.180 |
| | | 直進 | | 0.800 | |
| | | 左折 | | | |

※ 交差点飽和度適正值 ≤ 0.9
 交通容量比 適正值 ≤ 1.0

なお、道路構造令によれば、本路線の現在の混雑状況では4車線が必要となるが、将来的には交通量の減少が明らかに予測されているため、交通量が減少するまでの間の応急の措置として、現況の2車線のまま、道路構造令に基づき本件区間に付加車線及び歩道を設置するものである。

表-5 本路線の将来交通量及び混雑度

| | 将来交通量 (台/日) | 混雑度 | 備考 | |
|-------|----------------|------|-------------------|----------|
| | | | 県道○○線 | ○○市道○○幹線 |
| 平成○○年 | 14,451 | 1.16 | 供用前 | 供用前 |
| 平成○○年 | — | — | 部分供用開始 (暫定2車線) | 部分供用開始 |
| 平成○○年 | 9,200 | — | 全線供用開始 (暫定2車線) | 全線供用開始 |
| 平成○○年 | — | — | 全線供用開始 (4車線) | |
| 平成○○年 | 4,924 | — | | |

※将来交通量は、○○道路整備交差分析報告書 ○○県○○土木事務所による。

※平成○○年道路交通センサスの交通容量から算出

なお、本件区間内において「〇〇県レッドデータブック 〇〇〇〇」に記載された絶滅危惧種、準絶滅危惧種の存在は確認されていない。文化財保護法による埋蔵文化財包蔵地にも該当せず、失われる利益は軽微である。

また、起業地周辺地域の自動車公害の現況(平成〇〇年度)は、本件区間の現況交通量は14,451台/日(平成〇〇年道路交通センサス)と同程度の交通量がある2車線の県道〇〇線(現況交通量:16,446台/日(平成〇〇年道路交通センサス))における自動車排出ガス測定局(〇〇市〇〇)の調査結果(平成〇〇年度)によれば、二酸化窒素、浮遊粒子物質ともに環境基準を達成している。

道路交通騒音については、本件区間付近の〇〇線(〇〇市〇〇町〇〇(現況交通量:14,451台/日)(平成〇〇年道路交通センサス))における騒音測定結果(平成17年度)によれば、昼間において71dbと環境基準の70dbを超過している。しかし、本事業の施行により高機能舗装を実施するため、3~5db程度の騒音低減効果が見込まれ、環境基準を達成できる。

道路交通振動については、測定を行った〇〇県(平成〇〇年度)の全ての時間帯(昼、夜)で要請限度を下回っている。

以上のとおり、県道〇〇線改築工事として施行される本事業の社会的、経済的効果は著しく、公益に資するところは大きい。

5 収用又は使用の別を明らかにした事業に必要な土地等の面積、数量等の概数並びにこれらを必要とする理由

(1) 事業に必要な土地の面積

イ 収用の部分

(単位: m²)

| 地目 | 面積 |
|-----|-------|
| 宅地 | 920 |
| 田 | 80 |
| 道路敷 | 1,350 |
| 合計 | 2,350 |

ロ 使用の部分

(単位: m²)

| 地目 | 面積 |
|----|-----|
| 宅地 | 90 |
| 田 | 10 |
| 合計 | 100 |

(2) 起業地内にある主な物件の数量

| 種別 | 数量 | 摘要 |
|-----|----|---------|
| 住家 | 6 | 移転済 5 棟 |
| 非住家 | 1 | 移転済 1 棟 |
| 計 | 7 | 移転済 6 等 |

(3) これらを必要とする理由

上記の土地は、事業計画の概要で述べたとおり、本件事業を実施するために必要な最小限度の面積であり、このうち使用の部分は、工事期間中、土地の掘削及び作業用地として一時的に必要となる土地である。

物件については、これらの用地に存在し、起業地外に移転を要する主なものである。

6 起業地等を当該事業に用いることが相当であり、又は土地等の適正かつ合理的な利用に寄与することになる理由

今回事業の認定を申請する県道〇〇線改築工事は、本路線のうち、〇〇県〇〇市〇〇町〇〇地内及び同市〇〇町〇〇地内の〇〇交差点に、右折車線及び自動車歩行者道を設置するものであり、緊急かつ効果的に交通混雑の解消及び交通事故の防止を図ることを目的に計画されたものである。

したがって、事業に要する起業地の決定にあたっては、事業の目的、周辺の土地利用状況等を考慮し、次のとおり決定したものである。

(1) 起終点の位置選定

交通混雑の解消及び交通事故の防止を図るために、道路構造令等に照らして必要最小限度の右折車線を設置することとし、〇〇交差点の西行き右折車線の始点である〇〇県〇〇市〇〇町〇〇字〇〇地内を起点とし、東行き右折車線の始点である同市〇〇町〇〇字〇〇地内を終点とした。

(2) ルート選定

右折車線を設置するには現道の拡幅が必要となる。その拡幅方法は両側拡幅案、北側拡幅案、南側拡幅案が考えられるが、以下の理由により北側拡幅案を採用することとしたものである。

また、自転車歩行者道の設置にあたっては、起業地の東側に連続する現道では北側にのみ自転車歩行者道が設置されており、連続性を確保するために北側のみに設置する片側設置案を採用した。

(イ) 北側拡幅案（申請案）

北側拡幅案は、北側の家屋のみが支障となるため支障物件が少なく、工事規模も小さく事業費も少なくて済むなど、社会的及び経済的に有利な点を有しており、3 案中最も合理的な事業計画といえる。

(ロ) 両側拡幅案

両側拡幅案では影響範囲が北側拡幅案に比べて 10m 程度短くなるものの、南側の家屋も支障となるため、移転補償費用や地域住民への影響が増大する。本案は、北側拡幅案に比べて社会的及び経済的な観点から問題があり合理的な計画といえない。

(ハ) 南側拡幅案

南側拡幅案は、整備済み歩道との連続性を確保する上で車道の本線シフト長が長くなり、影響範囲が北側拡幅案に比べて大幅に増加する。本案は、事業費が他案と比較し最大となるなど、社会的及び経済的に見て不利な点が多く、合理的な計画といえない。

(3) 一時使用地

一時使用地は、本件事業の構造物を施工するため、工事期間中の土地の掘削及び作業用地として必要とするものであり、最小限の面積である。

| | | 北側拡幅案（申請案） | 両側拡幅案 | 南側拡幅案 | | | |
|------------|---|---|---|---|---|---|----------------------|
| 道路構造規格等 | | 起業地延長 | 176 m | 起業地延長 | 165 m | 起業地延長 | 268 m |
| | | 最急縦断勾配 | 2.06 % | 最急縦断勾配 | 2.06 % | 最急縦断勾配 | 2.06 % |
| | | 最小曲線半径 | R=∞ | 最小曲線半径 | R=∞ | 最小曲線半径 | R=∞ |
| | | 設計速度 | 40km/h | 設計速度 | 40km/h | 設計速度 | 40km/h |
| 土地利用に与える影響 | 取得必要面積 | 宅地 （雑種地含む） | 920 m ² | 宅地 （雑種地含む） | 860 m ² | 宅地 （雑種地含む） | 1,300 m ² |
| | | 農地 （原野含む） | 80 m ² | 農地 （原野含む） | 20 m ² | 農地 （原野含む） | 0 m ² |
| | | 道路敷 | 1,350 m ² | 道路敷 | 1,180 m ² | 道路敷 | 2,130 m ² |
| | | 計 | 2,350 m ² | 計 | 2,060 m ² | 計 | 3,430 m ² |
| | 支障物件の数量 | 家屋 | 7戸 | 家屋 | 11戸 | 家屋 | 9戸 |
| 影響度 | 取得必要面積及び支障物件ともに両側拡幅案に比べて少なく、地域住民への影響も小さい。また、片側拡幅のため、工事の影響も北側沿道に限定される。 | | 施工延長は北側拡幅案よりも短くなるものの、支障物件が多くなる。また、工事の影響も南北両側に及び、地域住民への影響が大きくなる。 | | 自転車歩行者道の計画位置が現道の歩道位置とずれることから、他案に比べて施工延長が長くなる。このため、用地買収面積、支障物件が増大し、他案に比べて地域住民への影響が大きい。 | | |
| 安全性 | | 右折車線の設置に伴い、東行き車線で本線シフトが生じるが、西行き車線については直進走行性が保たれる。 | | 右折車線の設置に伴い、西行き車線で本線シフトが生じるが、東行き車線については直進走行性が保たれる。 | | 右折車線の設置に伴い、東行き車線及び西行き車線ともに本線シフトが生じ、車両の走行性、安全性の面で他の2案に比べて劣る。 | |
| 経済性 | | 工事費 | 21,000 千円 | 工事費 | 19,000 千円 | 工事費 | 30,000 千円 |
| | | 用地及び補償費 | 242,000 千円 | 用地及び補償費 | 297,000 千円 | 用地及び補償費 | 333,000 千円 |
| | | その他 （うち物件調査 8,500 千円） 〔うち測量及び詳細設計〕 17,500 千円 | 26,000 千円 | その他 （うち物件調査 13,500 千円） 〔うち測量及び詳細設計〕 17,500 千円 | 31,000 千円 | その他 （うち物件調査 10,500 千円） 〔うち測量及び詳細設計〕 26,500 千円 | 37,000 千円 |
| | | 事業費計 | 289,000 千円 | 事業費計 | 347,000 千円 | 事業費計 | 400,000 千円 |
| 総合判断 | | 支障物件及び工事の影響範囲が北側に限られており、土地利用に与える影響が少なく、事業費も優れている。総合的にも最も合理的な計画といえる。 | | 支障物件が多く、工事の影響が南北両側の沿道に及ぶなど土地利用に与える影響が大きく、社会的及び経済的に見て合理的な計画とはいえない。 | | 取得必要面積が3案の中で最大であり、施工延長も長く、本線シフトが上下線に生じ、事業費が他案と比較し最大となるなど、社会的及び経済的に見て不利な点が多く、合理的な計画とはいえない。 | |
| | | 採用 | | 不採用 | | 不採用 | |